1978 செப்டம்பர் 14]

மாண்புமிகு திரு. எஸ். இராகவானந்தம்: இது சம்பந்தமாக ஒரு முடிவைக் கொண்டு வரவேண்டுமென்று அந்தச் சங்கங்கள் சார்பாக திரு. சிந்தன் அவர்கள், நிர்வாகத்தின் சார்பாக அதன் பிரதிநிதிகள் பேசிக் கொண்டிருக்கிறார்கள். நேற்றும் பேச்சு வார்த்தை நடந்திருக்கிறது. இன்றைய தினம் அறிவித்த உணர்வுகளைக் கணக்கில் எடுத்துக்கொண்டு அரசே நேரடியாக—அதாவது அமைச்சரே நேரடியாகத் தலையிட வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொண்டு, அது ஏற்றுக் கொள்ளப் பட்டிருக்கிறது என்பதையும் சொல்லிக்கொள்கிறேன்.

(உ) சென்னைப் பெருநகர போக்குவரத்துத் திட்ட அமைப்பின் செயற்குறிப்புகள் நிராகரிக்கப்பெற்றதாகச் சொல்லப் பெறுவது

திரு. க. சுப்பு:
திரு. எஸ். ஜே. சாதிக்பாட்சா:
திரு. ஏ. ஆர். மாரிமுத்து: } "பேரவைத் தலைவரவர்களே, ரூ. 22 கோடி செலவாகக் கூடிய கல்கத்தாவிற்கான பெருநகர்ப் போக்கு வரத்துத் திட்டங்களும், ரூ. 24 கோடி செலவாகக்கூடிய டில்லிக்கான திட்டங்களும், ரூ. 14.5 கோடி செலவாகக்கூடிய பம்பாய் மாநகருக்கான திட்டங்களும் திட்ட ஆணைக்குழுவினால் ஏற்பளிக்கப் பட்டிருக்கையில், சென்னை மாநகருக்கான ரூ. 23.84 கோடி செலவாகக்கூடிய சென்னை, பெருநகரப் போக்குவரத்துத் திட்ட அமைப்பு அளித்த செயற்குறிப்புக்கள் மட்டும் நிராகரிக்கப்பட்டு அதன்விளைவாக புலனாய்வு அமைப்பு, அதாவது, சென்னை பெருநகர் போக்குவரத்துத் திட்டம் (இரயில்வே) 31-3-1979-ல் மூடப்படவிருப்பதால் ஏற்படும் கடுமையான நிலைமை பற்றி" மாண்புமிகு தொழிலாளர் நலத்துறை அமைச்சர் அவர்களின் கவனத்திற்குக் கொண்டுவருகிறோம்.

மாண்புமிகு திரு. எஸ். இராகவானந்தம்: தலைவர் அவர்களே, இந்தியாவின் நான்காவது பெரிய நகரம் சென்னை மாநகரமாகும். சென்னைப் பெருநகரப் பகுதியின் மக்கள் தொகை 1971-ம் ஆண்டில் ஏறத்தாழ 35.00 இலட்சமாக இருந்தது. இந்த எண்ணிக்கை 1981-ம் ஆண்டில் 41 இலட்சமாகவும், 1991 ஆம் ஆண்டில் 53.00 இலட்சமாகவும் பெருகும் என்று எதிர் பார்க்கப்படுகிறது. இவ்வாறு விரைந்து பெருகுகின்ற மக்கள் தொகைப் பெருக்கமும் இது தொடர்பான ஏனைய வளர்ச்சிகளும் தற்போதைய போக்குவரத்து அமைப்புகளுக்கு கடும் நெருக்கடியை உண்டாக்கியுள்ளன. இந்த நெருக்கம் வரும் ஆண்டுகளில் மேலும் அதிகமாகும்.

[திரு. எஸ். இராகவானந்தம்] [1978 செப்டம்பர் 14

2. தமிழ்நாடு அரசு, சென்னைப் பகுதி போக்குவரத்து ஆய்வுப் பிரிவினை ஏற்படுத்தியுள்ளது. இப்பிரிவு, வடக்கு தென்கிழக்குப் பகுதியில் விரைவுப் போக்குவரத்து ஏற்பாட்டின் அவசியத்தை உறுதிப்படுத்தியுள்ளது. இதற்கு மிகவும் பொருத்தமான விரைவுப் போக்குவரத்து ஏற்பாடு இன்னது எனத் தெரிந்தெடுக்கும் பணி, பெருநகரப் போக்குவரத்துத் திட்ட அமைப்பிடம் (இரயில்வே) ஒப்படைக்கப்பட்டது.

3. சென்னைப் பெருநகரப் போக்குவரத்துத் திட்ட அமைப்பு (இரயில்வே) தனது தொழில் நுட்ப-பொருளாதார சாத்தியக்கூறு ஆய்வறிக்கையில் இரு வேறுபட்ட வழிகளில் அமையும் பாதைகளில் ஏதாவது ஒன்றைத் தெரிந்தெடுத்து அவ்வழியில் இப்பாதையை அமைக்கலாம் என்று குறிப்பிடப்பட்டுள்ளது. அவற்றில் ஒரு வழி பக்கிங்காம் கால்வாய் வழியாக அமையும், மற்றொரு வழியின் ஒரு பகுதி கால்வாய் வழியாகவும், இன்னொரு பகுதி தெருப்பாதை வழியாகவும் அமையும். இரயில்வே அமைச்சகம் பக்கிங்காம் கால்வாய் வழியே அமைகின்ற பாதையையே தேர்ந்தெடுத்து, வடக்கில் திருவொற்றியூரிலிருந்து தெற்கில் கஸ்தூரிபாய் நகர் வரையில் விரைவுப் போக்குவரத்து ஏற்பாடு ஒன்றை (20—38 கி. மீட்டர்) ரூ. 140 கோடி மதிப்பீட்டுச் செலவில் அமைப்பதற்காக திட்ட ஆணைக்குழுவிற்கு இத்திட்டத்தைப் பரிந்துரைத்துள்ளது.

4. இந்திய அரசு திட்ட ஆணைக்குழு 1976-ம் ஆண்டு ஏப்ரல் திங்களில் சென்னை பெருநகர்ப் பகுதியின் ஒருங்கிணைந்த போக்குவரத்துத் தேவைகளை ஆய்வு செய்வதற்காகப் பணிக்குழு ஒன்றை அமைத்தது. இப்பணிக்குழு 1977 ஆம் ஆண்டு ஜனவரித் திங்களில் அனுப்பிய தனது அறிக்கையில் சாலைப் பணித் திட்டங்கள் பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகத் திட்டம், இரயில்வே டணித் திட்டங்கள் ஆகியவை கொண்ட முனைப்புத் திட்டம், ஒன்றை 1981 ஆம் ஆண்டு வரையிலான ஐந்தாண்டுக் காலத்தில் மொத்தம் ரூ. 75.99 கோடிச் செலவில் நிறைவேற்றலாம் எனக் குழு பரிந்துரைத்துள்ளது. நிதி நெருக்கடியைக் கருத்திற் கொண்டு, இந்த விரைவுப் போக்குவரத்து ஏற்பாட்டின் முதற்படியாக, சென்னைக் கடற்கரையிலிருந்து லஸ் வரை (8.43 கி. மீட்டர்) பாதை அமைக்கும் பணியைமேற் கொள்ளலாம் எனப் பணிக்குழு பரிந்துரைத்துள்ளது. இதில் முதற்கட்டமாக சென்னைக் கடற்கரையிலிருந்து பாரதி சாலை (பைகிராப்ட்ஸ் சாலை) வரை 5.52 கி. மீட்டர் நீள பாதை அமைக்கும் பணியை எடுத்துக் கொண்டு 1981 ஆம் ஆண்டுக்கு முன்பு முடிக்கப்பட வேண்டும் எனவும் பரிந்துரைத்துள்ளது.

5. பணிக்குழுவின் பரிந்துரைகளைத் தமிழ்நாடு அரசு ஏற்றுக் கொண்டுள்ளது. சென்னைக் கடற்கரையிலிருந்து பாரதி சாலை வரையிலான விரைவுப் போக்குவரத்து முறை முதல் கட்டப் பணிக்குரிய விரிவான திட்ட அறிக்கை 28—2—1977-ம் நாளன்று

1978 செப்டம்பர் 14] [திரு. எஸ். இராகவானந்தம்]

இரயில்வே வாரியத்திற்குப் பணிந்தனுப்பப்பட்டுள்ளது. முதல் கட்டப் பணிக்குரிய செலவு ரூ. 24.05 கோடியாகும். லஸ் வரையிலான இரண்டாம் கட்டப் பணிக்குரிய செலவு ரூ. 19.83 கோடியாகும்.

6. இத் திட்டத்திற்கு 6.64 ஹெக்டேர் வரை மாநில அரசின் நிலம் தேவைப்படுகிறது. இதன் தோராய மதிப்பு ரூ. 63 இலட்சம் ஆகும். இந்திய அரசு கேட்டதன் பேரில், விரைவுப் போக்குவரத்துத் திட்டத்தைச் செயற்படுத்துவதற்காக, 6.64 ஹெக்டேர் நிலத்தை இலவசமாகக் கொடுக்க இந்த அரசு ஒப்புக் கொண்டுள்ளது. இதனால் இத் திட்டத்திற்காகும் மொத்தச் செலவு குறையும். இதற்கான அனுமதியை விரைவில் வழங்கவும், இதற்கு முன்னுரிமை அளிப்பதற்கும் இயலும்.

7. செயற்குறிப்புக்களைச் சாதகமாகப் பரிசீலனை செய்து விரைவில் அனுமதி வழங்குமாறு திட்டக்குழு கேட்டுக் கொள்ளப் பட்டுள்ளது.

8. தலைமைப் பொறியாளர் ஒருவரது தலைமையில் சென்னையில் இயங்கிக் கொண்டு, பெருநகர்ப் போக்குவரத்துத் திட்டம் தொடர்பான தொடக்கப் பணிகளைக் கவனித்துவரும் சென்னைபெரு நகர்ப் போக்குவரத்துத் திட்டப் பிரிவு (இரயில்வே) 30—9—78-ல் கலைக்கப்பட இருப்பதாகவும், ஓராண்டுக்குள் வடிவமைப்பு விவரங்களைத் தயாரிப்பது, ஒப்பந்தப் புள்ளிகள் கேட்பது இத்திட்டம் சம்பந்தப்பட்ட நிலங்களை மாற்றிக் கொடுப்பதற்கு அனுமதி பெறுவது முதலான வகையில் விரைவுப் போக்குவரத்துத் திட்ட முதல் கட்டப் பணியை விரைவுப்படுத்துவதற்குத் தடங்கல் ஏற்படாமல் இருக்க, பணியாளர்களை அவசியம் தொடர்ந்து பணியில் வைத்திருக்க வேண்டுமென்பதும், இந்திய அரசின் கவனத்திற்கும் திட்டக் குழுவின் கவனத்திற்கும் கொண்டுவரப்பட்டுள்ளது. இத் திட்டம் தொடர்பான வடிவமைப்பு விவரங்கள் தயாரிக்கும் பணியைப் பூர்த்தி செய்ய பணியாளர்களை வைத்திருப்பதற்காகத்தான் தொகை தேவைப்படுகிறதென்றும், இதற்குப் பெரிய அளவில் நிதி ஒதுக்கீடு அவசியமில்லை என்றும், இந்திய அரசுக்கும் திட்டக்குழுவுக்கும் தெரிவிக்கப்பட்டது.

9. இதன் தொடர்பாக இந்தியப் பிரதமருக்கு நமது முதல்வர் இரண்டு முறை கடிதம் எழுதி, முன்னுரிமை அடிப்படையில் இத்திட்டத்திற்கு ஒப்புதல் அளிக்க வேண்டியதன் அவசியத்தை நன்கு வலியுறுத்திக் கூறியுள்ளார். வடக்கு-தென்கிழக்கு பகுதியில் தரைமார்க்கப் போக்குவரத்து 1981-ல் நிலைகுலையும் ஆபத்து இருப்பதாலும், அப்பொழுது அதிலிருந்து மீளமுடியாத நிலை ஏற்பட்டுவிடுமாதலாலும், மாநில அரசு இது குறித்து மத்திய அரசிடம் எடுத்துக் கூற வேண்டுமென்றும் சென்னை பெருநகர்ப் போக்குவரத்துத் திட்ட (இரயில்வே) தலைமைப் பொறியாளர் கேட்டுக் கொண்டுள்ளார். இத் திட்டத்தின் முக்கியத்துவத்தைக் கருத்திற் கொண்டு இதற்கென்றே மாநில அரசு அதிகாரி ஒரு

[திரு. எஸ். இராகவானந்தம்] [1978 செப்டம்பர் 14

வரை புதுடில்லிக்கு அனுப்பி தனிப் பிரதிநிதியான திரு. கே. இராஜாராம் அவர்களுடன் இத் திட்டத்தின் முக்கியத்துவத்தை மத்திய அரசு அதிகாரிகளிடம் விளக்கிக் கூறி இத் திட்டத்திற்கு இம்மாதமே அனுமதி வழங்க அவர்களை சம்மதிக்கச் செய்ய கருதப்பட்டுள்ளது.

10. ஆகவே, இத் திட்டத்திற்கு மத்திய அரசின் அனுமதியைப் பெறுவதற்கு எல்லா முயற்சிகளையும் தமிழ்நாடு அரசு மேற்கொண்டு வருகிறது. இச் செயற்குறிப்பை நிராகரிப்பதென மத்திய அரசு முடிவு செய்யவில்லையாதலின், பெருநகர்ப் போக்குவரத்துத் திட்டப் பிரிவு (இரயில்வே) கலைக்கப்படுவதாக இல்லை. இந்நிலையில், கடுமையான சூழ்நிலை ஏதும் தோன்றிடவில்லை.

திரு. க. சுப்பு : இந்தப் பிரச்சினையில் கல்கத்தாவிற்கும் டில்லிக்கும் வழங்கப்பட்டிருக்கும் நிதி தமிழகத்திற்கு வழங்கப்படவில்லை என்ற உண்மையின் அடிப்படையில் மாண்புமிகு முதலமைச்சர் அவர்கள் பாரதப் பிரதமருக்கு இரண்டு முறை கடிதங்கள் எழுதியிருப்பதாகக் குறிப்பிட்டிருக்கிறார்கள். மேலும் இங்கிருக்கும் அதிகாரிகளை டில்லிக்கு அனுப்பி அங்கிருந்து அரசாங்கப் பிரதிநிதியாக இருந்து செயல்படுகிற திரு. இராஜாராம் அவர்களும் சேர்ந்து பேசுவதாகக் குறிப்பிட்டிருக்கிறார்கள். இது எப்படி இருக்கிறது என்றால் பெரிய பிரச்சினைக்கு சிறிய நடவடிக்கை என்ற அளவில் இருக்கிறது. வேண்டுமென்றே திட்ட ஆணைக்குழு நிராகரித்திருக்கும் நிலையில் முதலமைச்சர் அவர்கள் கொஞ்சம் கடுமையான முறையில் சொல்லியிருக்க வேண்டும். முதலமைச்சர் அவர்கள் எப்படி கடிதம் எழுதியிருக்கிறார்கள். அவர்கள் பிரதம அமைச்சருக்கு எழுதியிருக்கும் கடிதங்களில் இருக்கும் வாசகங்களை வைத்துக் கொண்டுதான் இந்தப் பிரச்சினையிலே அரசாங்கம் காட்டும் அக்கறையைப் புரிந்துகொள்ள முடியும் அரசாங்கம் அந்த அளவுக்கு வலியுறுத்தியிருக்கிறதா என்பதை அறிய முதலமைச்சரின் கடித நகல்களை இந்த அவையில் வைக்குமாறு கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. எஸ். இராகவானந்தம் : முதலமைச்சர் அவர்கள் எழுதிய கடிதத்தை இங்கே வைக்கலாமா வேண்டாமா என்ற சட்ட நுணுக்கம் எனக்குத் தெரியாது. அதை அறிந்து ஏற்ற நடவடிக்கை எடுத்துக் கொள்ளப்படும். ராபிட் டிரான்சிட் சிஸ்டம் போடுவதற்குத் தேவையான நிலம் 6.64 ஹெக்டர் நிலம் கொடுக்கப்பட்டுவிட்டது. அதன் மதிப்பு சுமார் 63 லட்சம். இதிலிருந்தே இந்த அரசினுடைய தீவிரமான நோக்கம் மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்களுக்குப் புரியும் என்று கருதுகிறேன். 63 லட்சம் மதிப்புள்ள நிலத்தைக் கொடுக்கிறோம் என்று எழுதிவிட்டோம். மத்திய அரசோடு பேச்சுவார்த்தைக்கான காரியங்களை நடத்த திரு. ராஜாராம் அவர்கள் நியமிக்கப்பட்டிருக்கிறார்கள். முதலமைச்சர் அவர்கள் இரண்டு முறை கடிதம் எழுதியிருக்கிறார்கள். திரு. இராஜாராம் பேசுவதாக இருக்கிறார்,

செயலாளரும் செல்வதாக இருக்கிறார். இதற்கு மேலும் என்ன செய்யலாம் என்பதைப் பற்றி மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்கள் ஆலோசனை கூறினால் அரசு அதுபற்றிப் பரிசீலிக்கும் என்று தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

(ஊ) மணிமுத்தாறு நீர்த்தேக்கத்திலிருந்து பெருங்கால் பாசனத்திற்குத் தண்ணீர் விடாமை.

திரு. சு. முத்துசாமி கரையாளர்: பேரவைத் தலைவரவர்களே, "திருநெல்வேலி மாவட்டம், மணிமுத்தாறு நீர்த் தேக்கத்திலிருந்து பெருங்கால் பாசனத்துக்கு குறித்த காலத்தில் போதிய அளவு தண்ணீர் கொடுக்காததால் நூற்றுக்கணக்கான ஏக்கர் நிலங்களில் விவசாயம் பாதிக்கப்பட்டது குறித்து"

மாண்புமிகு விவசாய அமைச்சர் அவர்களின் கவனத்திற்கு கொண்டு வருகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. ப. குழந்தைவேலு: தலைவர் அவர்களே, மணிமுத்தாறு நீர்த் தேக்கத்திலிருந்து ஒரு மதகுக் கால்வாய் மூலமாகப் பெருங்கால் ஆயக்கட்டுக்குப் பாசனம் அளிக்கப்படுகிறது. இந்தக் கால்வாயின் கீழ்ப்பகுதியான ஆயக்கட்டின் பரப்பு 2,590 ஏக்கர். இதில் 1,209 ஏக்கர் நேரடிப் பாசனத்தின் கீழ் உள்ளது. 1,381 ஏக்கர் கால்வாயிலிருந்து நீரைப் பெறுகின்ற ஏரிகள் மூலமாகப் பாசனம் பெறுகிறது.

நடப்புப் பாசனப் பருவக் காலத்தின் போது ஜூன் திங்கள் முதல் நாளிலிருந்து தொடர்ந்து ஆயக்கட்டுக்குப் பாசனம் அனுமதிக்கப்படுகிறது. குறுவைப் பயிரின் கீழ் 1,148 ஏக்கர் நேரடியாகப் பாசனம் பெற்றும் 1,284 ஏக்கர் ஏரிகளின் மூலம் பாசனம் பெற்றும் பயிரிடப்பட்டன. ஜூன் திங்களில் இக்கால்வாயில் முழு அளவில் நீர் வழங்கப்பட்டது. தென் மேற்குப் பருவ மழை பொய்த்த காரணத்தால் ஜூலை மாதத்தில் இரண்டாவது மூன்றாவது வாரங்களிலும், ஆகஸ்ட் மாதத்தில் முதல் வாரத்திலும் நீர்த்தேக்கத்திற்கு வந்த நீர்வரத்து மிகக் குறைவாக இருந்தது. எனவே, பாசனத்திற்கு நீர் வழங்குவதை நியாயமான விதத்தில் முறைப்படுத்த வேண்டியிருந்தது. இவ்வாறு பருவ மழை பொய்த்த காரணத்தால் தாம்பிரபரணி பாசன ஏற்பாட்டின் கீழுள்ள ஆயக்கட்டும் கூட பாதிக்கப்பட்டது என்பதையும் அதற்காக அங்கே பயிரிடப்பட்டிருந்த பயிர்களுக்குத் தொடர்ந்து பாசனம் அளிக்கும் பொருட்டு மணிமுத்தாறு நீர்த் தேக்கத்திலிருந்து நீர் வழங்கி உதவ வேண்டியதாயிற்று என்பதையும்